

Een auto die drempels aankan

De Mercedes-Benz 380 SL van Paul Thijssen



Taxeren met Vredestein

Door Jan-Erik Plettenburg

Als kleine jongen speelde Paul Thijssen al met autootjes. Zijn vader vond auto's ook leuk; hij reed in een Kever en later in een Rekord. De lintsnelheidsmeter van de Opel vond Paul fascinerend. Hij mocht zijn vader adviseren bij de aankoop van de volgende auto. Het werd een BMW 1802. De liefde voor dat merk is gebleven: hij rijdt nog steeds BMW. Voor erbij: een Mercedes-Benz.



Het huis dat Paul Thijssen (61) in 1999 in zijn woonplaats Steyl liet bouwen, heeft een ruime garage. Zijn Mercedes-Benz 380 SL, die hij in 2016 kocht, past er royaal in. Toch is de garage te klein: Paul heeft zijn zinnen gezet op nog een klassieker: een Morris Minor. Dat vindt hij een mooie auto en hoewel BMW zijn grote liefde is – hij rijdt zijn hele leven al BMW – heeft hij ook iets met Engelse auto's. Zijn eerste klassieker was een Engelse auto: een MG B van 1978 in de Amerikaanse uitvoering. Al gauw bouwde Paul de auto om; de rubberen bumpers maakten plaats voor chromen exemplaren en ook onder de motorkap werd de auto aan de Europese specificaties aangepast. Hij heeft er vele probleemloze kilometers mee gereden, zo'n acht jaar lang. Hij ontmoette op evenementen andere oldtimerliefhebbers en raakte onder de indruk van de Austin-

Healey's die hij met enige regelmaat zag. De wens om er een te hebben, groeide en de MG moest uiteindelijk plaats maken voor een rode 3000 Mk III uit 1967. Fijne auto, daar niet van, maar de verkeersdrempels in Steyl waren bijkans onneembaar met zo'n Austin-Healey. Ook schuin aansnijden hielp niet en met enige regelmaat schraapte de Healey over de drempels, hoe rustig en zorgvuldig Paul ook probeerde de hindernissen te nemen. Het bedierf de pret en na een jaar of vijf besloot hij de auto van de hand te doen. Het oldtimerloze tijdperk dat aanbrak, zou niet lang duren.

Opvolger

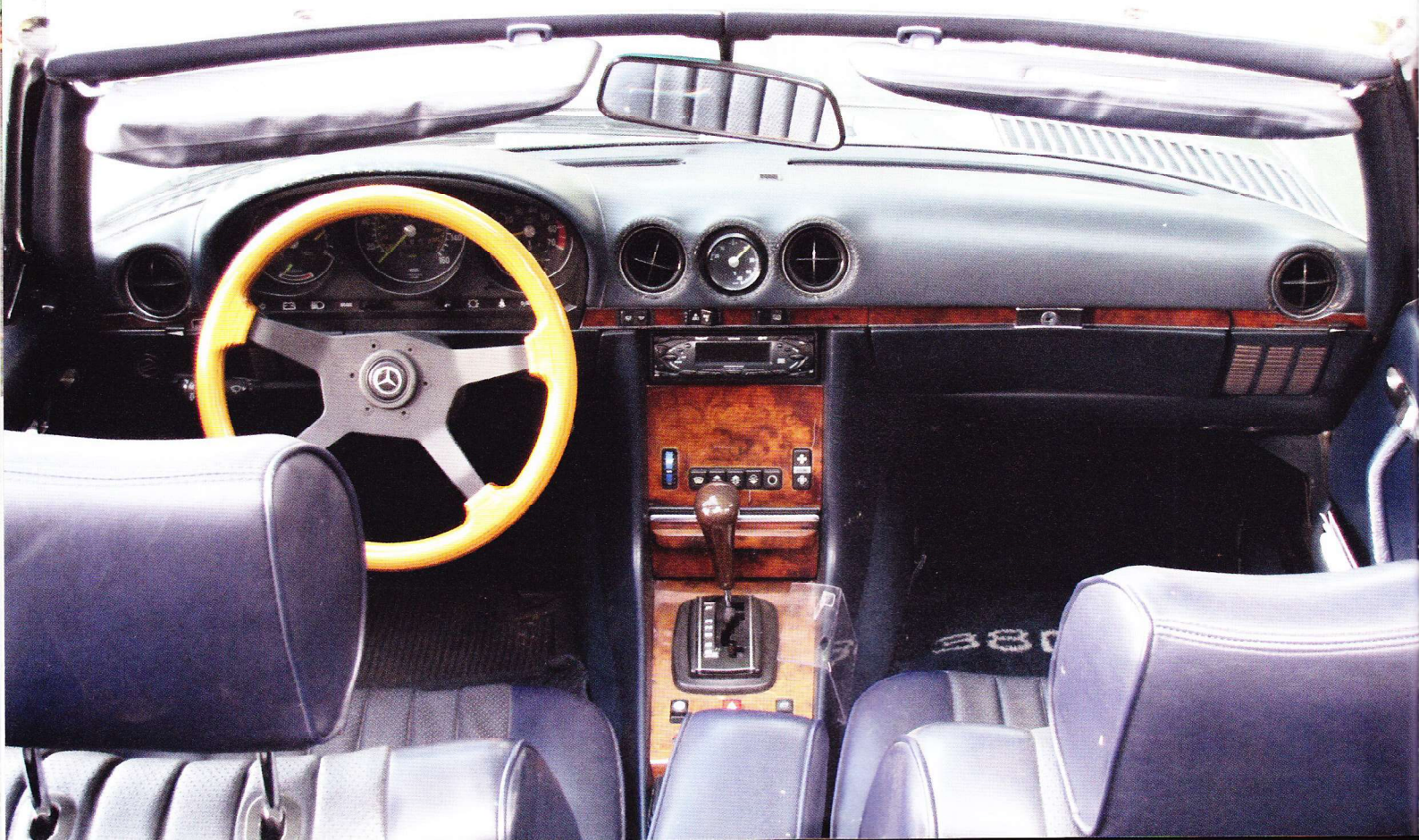
Al snel begon de zoektocht naar een waardige opvolger voor de Austin-Healey. Het moest een open auto worden, eentje waar je wel fatsoenlijk verkeersdrem-





pels mee over kunt. Zijn oog viel op de SL-modellen uit de R107-reeks. In zijn jonge jaren had hij al eens staan kijken bij zo'n auto. De rijken der aarde hadden er een. Of meerdere. Een zoektocht volgde. Met een goede vriend trok hij er geregeld op uit om in het hele land auto's te bekijken. Zo leerde hij de zwakke pun-

ten van de R107 kennen. Hij kwam uiteindelijk in Kloosterburen terecht bij een particulier die de auto al twintig jaar had. De koop werd gesloten en Paul mocht zich de trotse eigenaar noemen van een 380 SL. Dat de auto nieuw in Amerika is geleverd, was voor hem een minpuntje, maar de staat van de auto





gaf de doorslag: roestvrij, goed rijdend en ach die bumpers, hij had immers al eerder een Amerikaan tot Europeaan verbouwd. Dat was dan ook de eerste klus waar hij aan begon: de Amerikaanse bumpers verdwenen naar zolder – Paul wil ze bij de auto houden – en Europese exemplaren kwamen ervoor in de plaats. Het K-Jetronic inspuitsysteem van Bosch werd ook onder handen genomen. Dat werk werd uitbesteed, hoewel Paul wel een sleutelaar is: onderhoud en eventuele reparaties doet hij zelf. Inmiddels is Paul lid geworden van MB R/C 107 Club en van de van Oldtimer en Klassieker Vereniging De Ôetlaotklep. De clubavonden zijn bij hem in het dorp.

Duim omhoog

De 380 SL beleefde zijn tentoonstellingsdebuut in maart 1980 op de autosalon van Genève. De grootste wijziging zat onder de motorkap. De motor, een achtcilinder, had ten opzichte van zijn voorganger een verlengde slag, waardoor de inhoud steeg van 3,5 naar 3,8 liter.

Uiterlijk veranderde er niet zoveel aan de R107 die al sinds 1971 op de markt was als opvolger van de 'Pagode'. De R107 zou nog tot 1989 geproduceerd worden en is daarmee na de G-klasse het langst geproduceerde model van Mercedes-Benz. Voor de Amerikaanse markt werden de auto's sinds 1974 uitgerust met 'dikke bumpers', om te voldoen aan de National Highway Traffic Safety Administration. Van de R107 zijn in totaal 237.287 exemplaren gebouwd, waarvan 53.200 van het type 380 SL, die van mei 1980 tot oktober 1985 werd geproduceerd. Verreweg de meeste van deze auto's zijn in Amerika verkocht: 43.333 om precies te zijn. Hoeveel er nu weer terug zijn in de oude wereld is niet bekend. De 380 SL van Paul Thijssen kwam in 1996 in Nederland terecht en kreeg in dat jaar ook zijn Nederlandse kenteken. De auto is van 1984. Hij gebruikt zijn Mercedes-Benz voor ritten van clubs en andere toerritten. Duimen van voorbijgangers gaan vaak omhoog als hij voorbij rijdt. En de verkeersdrempels in het dorp: ze vormen geen belemmering meer. **SL**

Wat vindt de taxateur ervan?

"De Mercedes-Benz 380 SL van Paul Thijssen is een fraai exemplaar uit de goede streken van Amerika. De ingreep om de auto een Europese look te geven, is voor de taxatiewaarde niet van invloed. Hetzelfde geldt voor het gemonteerde Raid-sportstuur. De auto is weliswaar niet meer in originele staat, maar als taxateur ben je geen jurylid van een concours d'élégance. De auto is in een goede tot zeer goede staat, tussen staat 3 en 2 in. Dat

betekent voor de 380 SL een taxatiewaarde van € 25.000."

